Deutscher Bundestag
7. Wahlperiode

Drucksache 7/4583

15. 01. 76

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Dreyer, Dr. Narjes, Dr. Müller-Hermann, Dr. Jobst, Sick, Dr. Dollinger, Dr. Riedl (München) und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 7/4357 –

betr.: Aktivität von Staatsunternehmen der Länder des Ostblocks auf den nationalen und internationalen Verkehrsmärkten

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 16. Dezember 1975 – A 2/99.10/(3) – die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

Seeschiffahrt

1. Hat die Bundesregierung konkrete Erkenntnisse darüber gewinnen können

   a) unter welchen Bedingungen in der Preis-, Mengen- und Konditionenpolitik die Staats-Reedereien der Ostblockländer im Vergleich zu westlichen Seeschiffahrtsunternehmen arbeiten?

   b) in welchem Umfang die Staats-Reedereien Frachtraten-Unterbietungen (Dumping) in ihrer Preispolitik betreiben?

Zu a)

Die Staatsreedereien der Ostblockländer (Albanien, Bulgarien, CSSR, DDR, Polen, Rumänien, UdSSR, Ungarn) genießen systembedingte Kostenvorteile. Es bestehen Zweifel, ob ihre Geschäftspolitik in gleichem Maße an Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit ausgerichtet ist.

Zu b)

Nach Feststellungen der Vereinigung der europäischen und japanischen Reederverbände (Censa) schwanken die Ratenunterbietungen je nach Fahrtgebiet zwischen 10 und 60 v. H. Die Censa gibt eine durchschnittliche Ratenunterbietung von 20 v. H. an.

2. Wie hat sich in den vergangenen Jahren der Anteil der Staatshandelsländer des Ostblocks

   a) am internationalen Warenaustausch mit Ländern außerhalb des Ostblocks,

   b) an der gesamten Seeschiffstonnage in der Welt,

Druck: Thenée Druck KG, 53 Bonn, Tel.: (02221) 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1, Postfach 821, Goethestr. 56, Tel. (02221) 36 35 51

c) am weltweiten Auftragsbestand für Seeschiffe

entwickelt, und welche Ursachen und Motive vermutet die Bundesregierung hinter dieser Entwicklung?

Zu a)

Für den Anteil der Staatshandelsländer am internationalen Warenaustausch mit Ländern außerhalb des Ostblocks liegen keine Angaben vor. Der mengenmäßige Anteil der Staatshandelsländer des Ostblocks am internationalen Seehandel (Empfang und Versand) betrug in den Jahren 1970, 1971, 1972 jeweils 4 v. H. Neuere Zahlen liegen nicht vor.

Zu b)

Der Umfang der Handelsflotten der Staatshandelsländer des Ostblocks hat sich von 4,4 Mio BRT im Jahre 1960 auf 18,6 Mio BRT im Jahre 1975 erhöht, d. h. er hat sich vervierfacht. Der Anteil der Handelsflotten der Staatshandelsländer des Ostblocks an der Gesamtseeschiffstonnage betrug Mitte 1975 7,5 v. H., an der Weltstückguttonnage 12,8 v. H. Die UdSSR allein verfügt mit 7,3 Mio BRT über die größte Stückgutflotte der Welt.

Zu c)

Mitte 1975 betrug der Anteil der Staatshandelsländer des Ostblocks am weltweiten Auftragsbestand für Seeschiffe 4,7 v. H., am Auftragsbestand für Linien- und Stückgutschiffe betrug er 16,9 v. H.

Die Bundesregierung geht davon aus, daß der Erwerb und die Ersparnis von Devisen, der Beitrag zur Zahlungsbilanz, die Beförderung des eigenen Außenhandels, Versorgungsgesichtspunkte, aber wohl auch politisch-militärische Überlegungen die Motive für den starken Ausbau der Handelsflotten der Staatshandelsländer des Ostblocks sind.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung

   a) die Flottenausbau-Politik der Staatshandelsländer des Ostblocks, insbesondere der UdSSR und ihre Auswirkungen auf die Struktur und Marktordnungen der Seeverkehrsmärkte?

   b) die Möglichkeiten deutscher Reedereien im Transport des seewärtigen Außenhandels der Staatshandelsländer des Ostblocks auf der Basis der Gegenseitigkeit und der Meistbegünstigung?

Zu a)

Der massive Flottenausbau der Staatshandelsländer des Ostblocks und ihr Marktverhalten können zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der privatwirtschaftlich betriebenen deutschen Handelsflotte, insbesondere der deutschen Linienschiffahrt, führen.

Zu b)

Die Möglichkeiten deutscher Reedereien, sich am Transport des seewärtigen Außenhandels der Staatshandelsländer des Ost-

blocks zu beteiligen, sind aufgrund der staatlichen Kontrolle des gesamten Außenhandels und der mangelnden Möglichkeiten für Ladungsakquisition, sowie der dabei angewendeten Verschiffungspraktiken (Käufe auf fob-, Verkäufe auf cif-Basis) gering.

4. Aufgrund welcher bisherigen Maßnahmen ist ersichtlich, daß die Bundesregierung nicht bereit ist, die Auswirkungen und Konsequenzen der Seeschiffahrtspolitik der Staatshandelsländer des Ostblocks für die deutschen Schiffahrtsunternehmen und der in diesem Bereich Beschäftigten hinzunehmen?

Die Bundesregierung hat in den Schiffahrtspolitischen Leitsätzen vom 31. Oktober 1972 auf die Wettbewerbsverzerrungen durch staatliche oder staatlich subventionierte Handelsflotten und auf die Notwendigkeit des Abschlusses internationaler Vereinbarungen zur Rückführung diskriminierender Beschränkungen hingewiesen.

Das Außenwirtschaftsgesetz (§§ 6 und 18) gibt der Bundesregierung die Möglichkeit, Dienstleistungen ausländischer Seeschiffahrtsunternehmen zu beschränken, wenn dies zur Abwehr erheblicher Schäden für die deutsche Seeschiffahrt notwendig ist.

Die Bundesregierung wird auch die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, wenn die Entwicklung dies erfordert.

In dem Abschluß von ausgewogenen bilateralen Seeschiffahrtsabkommen sieht die Bundesregierung ein geeignetes Instrument, um die einzelnen gegenseitigen handels- und devisenpolitischen Interessen aufeinander abzustimmen. Die Bundesregierung hat der Regierung der UdSSR den Entwurf eines Seeschiffahrtsabkommens übergeben.

5. Was hat die Bundesregierung bisher getan, und welche Maßnahmen oder Initiativen hält sie

a) national (bilateral),

b) im Rahmen der EG (z. B. Ausschuß nach Artikel 113),

c) im GATT,

d) im Rahmen der OECD und in anderen multilateralen Organisationen

für notwendig, und welche Maßnahmen beabsichtigt sie, davon auf diesen Ebenen zu ergreifen?

Zu a)

Bei den Handelsvertragsverhandlungen zwischen der Bundesrepublik und der UdSSR im Herbst 1960 war der Abschluß eines privatwirtschaftlichen Reedervertrages zwischen einem deutschen und einem sowjetischen Seeschiffahrtsunternehmen vereinbart worden, durch den auf dem begrenzten Teilgebiet eines Linienverkehrs eine befriedigende Regelung geschaffen werden konnte.

Die Bundesregierung hat der Sowjetunion den Entwurf eines Schiffahrtsabkommens übermittelt, der ein ausgewogenes Schiffahrtsverhältnis zwischen beiden Staaten zum Ziel hat.

Mit den anderen Staatshandelsländern, insbesondere Polen, werden ebenfalls Seeschiffahrtsabkommen angestrebt.

Zu b)

Die Europäische Gemeinschaft ist zwar für die bilateralen Handelsverträge zwischen ihr und Drittstaaten zuständig, im Bereich der Seeschiffahrt kann sie aber nur aufgrund eines einstimmigen Ratsbeschlusses nach Artikel 84 Abs. 2 EWGV Regelungen für den Seeverkehr schaffen. Bei den Mitgliedsländern zeigt sich, wie zuletzt auf der Ratstagung (Verkehr) am 10./11. Dezember 1975 deutlich wurde, zunehmend die Bereitschaft, von dieser Möglichkeit für Teilbereiche zum Beispiel hinsichtlich der Flaggendiskriminierung, Gebrauch zu machen. Der Rat hat den Ausschuß der Ständigen Vertreter mit der Prüfung der Frage beauftragt.

Zu c)

Ein Vorgehen im GATT hält die Bundesregierung schon deshalb nicht für zweckmäßig, weil die UdSSR als weitaus größte Schiffahrtsnation des Ostblocks nicht Mitglied dieser Organisation ist.

Zu d)

Die beratende Schiffahrtsgruppe (CSG) zwölf westeuropäischer Länder und Japans wird sich – auch auf Vorschlag der Bundesregierung – auf der Grundlage einer Studie der Vereinigung der europäischen und japanischen Reederverbände (Censa) im Dezember 1975 mit den Schiffahrtspraktiken des Ostblocks befassen. Der Schiffahrtsausschuß der OECD wird auf seiner Sitzung im Januar 1976 die Tätigkeit der Ostblockreedereien als vordringliches Thema beraten.

Die Bundesregierung wird sich in den letztgenannten Gremien dafür einsetzen, daß Umfang und Auswirkungen der Tätigkeit von Ostblockreedereien festgestellt, Handlungsweisen, die als nicht kommerziell anzusehen sind, definiert und ggf. koordinierte Maßnahmen der betroffenen Länder beschlossen werden.

6. Welche Maßnahmen anderer westlicher Schiffahrtsländer sind der Bundesregierung in diesem Zusammenhang bekannt, mit denen diese Länder der wettbewerbspolitisch ruinösen Seeschiffahrtspolitik der Staatshandelsländer des Ostblocks entgegenwirken, und wie beurteilt die Bundesregierung diese Maßnahmen?

Eine Reihe von westeuropäischen Ländern haben klassische Schiffahrtsverträge mit einem oder mehreren Staatshandelsländern des Ostblocks geschlossen. Die Hoffnungen auf eine angemessene Beteiligung der Flotten dieser Länder am seewärtigen Außenhandel des betroffenen Ostblocklandes haben sich aber bislang nicht erfüllt.

Die USA haben im Zusammenhang mit den umfangreichen Getreidekäufen der UdSSR am 14. Oktober 1972 ein Schiffahrts-

abkommen mit der UdSSR geschlossen, in dem Ladungsbeteiligung und Ratenhöhe für die anfallenden Transporte geregelt sind.

Dem Kongreß der Vereinigten Staaten liegt ein Gesetzentwurf über Mindestfrachtraten von Drittflaggen am US-Verkehr vor, nach dem die von einem ausländischen Schiffahrtsunternehmen angebotenen Frachtraten nicht niedriger sein dürften, als die niedrigste Rate eines nationalen Schiffahrtsunternehmens, wenn nicht das ausländische Schiffahrtsunternehmen nachweist, daß seine Raten kostendeckend sind. Die Wirkung eines derartigen Gesetzes läßt sich noch nicht abschließend beurteilen.

7. Was sind nach Auffassung der Bundesregierung die Gründe dafür, daß die Schlußakte der Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa vom 1. August 1975 keine Willensbekundung der Teilnehmerstaaten darüber enthält, welche Bedingungen auf den Seeschiffahrtsmärkten angestrebt werden sollen, während für andere Verkehrsträger entsprechende Aussagen enthalten sind?

Bei der Seeschiffahrt handelt es sich um einen Verkehr, der weltweit ausgerichtet ist und für den im Rahmen der Vereinten Nationen allgemein gültige Grundsätze, an denen auch die Entwicklungsländer ein großes Interesse haben, angestrebt werden.

Die Bundesrepublik Deutschland hat daher im Einvernehmen mit den übrigen westeuropäischen Staaten die Einbeziehung der Seeschiffahrt in die Schlußakte der Konferenz für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa nicht für zweckmäßig gehalten.

Binnenschiffahrt

8. Wie beurteilt die Bundesregierung

   a) die Aktivitäten von Staatsunternehmen des Binnenschiffsverkehrs der Ostblockländer auf den einzelnen Teilbereichen des deutschen Wasserstraßennetzes insgesamt?

   b) das Ausmaß von Frachtraten-Unterbietungen durch diese Staatsunternehmen?

   c) die Auswirkungen auf die Marktposition der deutschen und westeuropäischen Binnenschiffahrtsunternehmen?

Zu a) und c)

Infolge des grundsätzlichen Kabotageverbots für ausländische Binnenschiffsflotten ist der Marktanteil dieser Unternehmen am innerdeutschen Verkehrsaufkommen sehr gering. Er beträgt gemessen an den Beförderungen innerhalb des Bundesgebietes und Berlin (West) insgesamt nicht mehr als 0,1 v. H. (ca. 60 000 t) des Gesamtverkehrsaufkommens von 92 Mio t. Er hat sich in den letzten 5 Jahren praktisch kaum verändert. Im grenzüberschreitenden Verkehr haben die Staatshandelsländer insgesamt nur einen Anteil von ca. 2 v. H. (2,9 Mio t) der beförderten Gesamtmenge von 144 Mio t. Im Transitverkehr (insgesamt 12,2 Mio t) erreicht der Anteil der Staatshandelsflotten nur 1 v. H. (0,12 Mio t).

Zu b)

Im innerdeutschen Verkehr gelten die von den regionalen Frachtenausschüssen beschlossenen und durch den Bundesminister für Verkehr rechtsverbindlich festgesetzten Frachten. Sie werden von allen Schiffahrtsunternehmen – auch denen der Staatshandelsländer – eingehalten.

Im grenzüberschreitenden Binnenschiffsverkehr gibt es keine festgesetzten Frachten und keine Vorschriften, vereinbarte Frachten zu melden. Daher gibt es keine Übersichten über das Frachtenniveau.

9. Welche Erwartungen verbindet die Bundesregierung mit der Erklärung in der Schlußakte der Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa vom 1. August 1975:

   a) die Teilnehmerstaaten „befürworten unter Achtung ihrer Rechte und ihrer internationalen Verpflichtungen die Beseitigung der Unterschiede zwischen den Rechtsvorschriften, die Anwendung finden auf den Verkehr auf Binnenwasserstraßen, welche internationalen Konventionen unterliegen, und insbesondere die Beseitigung der unterschiedlichen Anwendung dieser Rechtsvorschriften"?

   b) „sie ersuchen zu diesem Zweck die Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, der Donau-Kommission und anderer Gremien, die laufenden Arbeiten und Untersuchungen weiterzuführen, insbesondere innerhalb der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa"?

Zu a)

Die Bundesregierung erwartet insbesondere die Vereinheitlichung der Rechtsvorschriften schiffahrtspolizeilicher und schiffahrtstechnischer Art auf breiter Ebene, um aufgrund gegenseitiger Anerkennung der Schiffsatteste und ggf. der Schifferpatente einen möglichst ungehinderten Verkehrsablauf zu erreichen.

Zu b)

Die Wirtschaftskommission der VN für Europa wird von der Bundesregierung als geeignetes Gremium angesehen, diese Vereinheitlichung mit Hilfe von Empfehlungen (z. B. Europäische Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung) und internationalen Übereinkommen (Eichabkommen, Registrierungsabkommen, Übereinkommen über den Beförderungsvertrag usw.) zu erreichen.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung im Zusammenhang mit der zukünftigen Rhein-Main-Donau-Verbindung

   a) die Probleme des Aufeinandertreffens östlicher und westlicher Binnenschiffsunternehmen?

   b) die Gefahr einer massiven Verdrängung westlicher Binnenschiffsunternehmen durch Frachtraten-Unterbietungen der Ostblock-Binnenschiffsunternehmen?

Zu a)

Ein ungehinderter Zugang der Binnenflotten der Staatshandelsländer in den Main-Donau-Kanal und in unser übriges Binnenwasserstraßennetz würde Probleme mit sich bringen, denn:

— Diese Flotten können aufgrund andersartiger Geschäftspolitik im grenzüberschreitenden Verkehr wesentlich niedrigere Frachtraten anbieten als westliche Unternehmen.
— Im Westen ist freie Akquisition möglich, während das Ladungsaufkommen in den Staatshandelsländern durch staatliche Zentralstellen zugewiesen wird.
— Die Zusammenarbeit westlicher und östlicher Binnenschifffahrtsunternehmen wird durch administrative und devisenrechtliche Vorschriften der staatlichen Organe der Staatshandelsländer erschwert und oft zuungunsten der westlichen Unternehmen gestaltet.

Die Bundesregierung beabsichtigt daher, in bilateralen Verträgen mit den Staatshandelsländern das Befahren dieses Kanals und ihrer übrigen Wasserstraßen zu regeln, in die auch die Frage der Frachtenaufteilung und Frachtraten einbezogen wird.

Zu b)

Im Binnenverkehr ist ein solcher Verdrängungswettbewerb schon deshalb nicht möglich, weil die Frachten rechtsverbindlich festgesetzt sind.

Im Wechselverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Staatshandelsländern sollen die abzuschließenden bilateralen Verträge unseren Schiffahrtsunternehmen ausreichenden Schutz bieten.

Der Drittlandverkehr soll in den bilateralen Verträgen genehmigungspflichtig werden.

Straßengüterverkehr

11. In welchem Ausmaß sehen sich nach dem derzeitigen Erkenntnisstand der Bundesregierung die deutschen Unternehmen des Straßengüterverkehrs mit dem Problem konfrontiert, daß

    a) der Außenhandel mit Staatshandelsländern des Ostblocks – soweit er im Straßengüterverkehr abgewickelt wird – sowohl im Empfang wie im Versand immer mehr mit deren eigenen Transportmitteln durchgeführt wird?

    b) die Staatsunternehmen des Straßengüterverkehrs der Ostblockländer durch Frachtraten-Unterbietungen versuchen,

        ba) in den deutschen Straßengüterverkehr mit dritten Staaten,

        bb) in den deutschen Binnenverkehrsmarkt des Straßenverkehrs,

        einzudringen?

Zu a)

Es ist der Bundesregierung bekannt, daß es für deutsche Transportunternehmer grundsätzlich schwierig ist, im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Staatshandelsländern größere Marktanteile zu gewinnen. Zwar sind auf Grund des wachsenden Außenhandels mit diesen Ländern auch die deutschen Verkehrsleistungen gestiegen. Der prozentuale Anteil deutscher Unternehmer am Verkehr mit einigen Staatshandelsländern ist jedoch

nach wie vor gering. Andererseits konnten die deutschen Unternehmer im Straßengüterverkehr mit einigen Staatshandelsländern nicht nur ihre Tonnage erheblich steigern, sondern mittlerweile auch eine verhältnismäßig hohe prozentuale Beteiligungsquote erreichen.

Zu b)

Es kann nicht bestätigt werden, daß die Staatsunternehmen des Straßengüterverkehrs der Ostblockländer durch Frachtraten-Unterbietungen versuchen, in den deutschen Straßengüterverkehr mit dritten Staaten oder in den deutschen Binnenverkehrsmarkt des Straßenverkehrs einzudringen. Für derartige Beförderungen werden – von Ausnahmen abgesehen – auch keine Transportgenehmigungen erteilt.

12. Plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen auf nationaler (bilateraler) oder internationaler Ebene und wenn ja, welche,

    a) um den am Wettbewerbs- und Kostendeckungsprinzip orientierten deutschen Straßengüterverkehrs-Unternehmen einen angemessenen Anteil am Transportvolumen des Außenhandels der Staatshandelsländer mit der Bundesrepublik Deutschland zu sichern?

    b) um ein durch Frachtraten-Unterbietungen bewirktes Eindringen von Staatsunternehmen des Ostblocks in den nationalen und grenzüberschreitenden deutschen Straßengüterverkehrsmarkt zu unterbinden?

Zu a)

Mit einer Reihe von Ländern bestehen bilaterale Abkommen zur Regelung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs. In den danach vorgesehenen regelmäßigen Verhandlungen mit diesen Staaten unterstützt die Bundesregierung die Bemühungen des deutschen Transportgewerbes um eine bessere Marktposition. Die Bundesregierung strebt den Abschluß entsprechender Abkommen mit weiteren Ländern an, um auch dort Verbesserungen für das deutsche Transportgewerbe zu erreichen. Insbesondere versucht die Bundesregierung, über die Genehmigungen sowie durch die Vereinbarung sog. Kooperationskontingente eine angemessene Beteiligung der deutschen Transportunternehmer an diesem Verkehr sicherzustellen.

Zu b)

In den unter a) erwähnten bilateralen Abkommen ist jeglicher Binnenverkehr auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei ausdrücklich untersagt. Auch Beförderungen durch Unternehmen der einen Vertragspartei zwischen dem Gebiet der anderen Vertragspartei und einem dritten Staat sind nach diesen Abkommen grundsätzlich nicht zulässig. Die Beachtung der Bestimmungen wird durch die zuständigen deutschen Behörden überwacht.

13. Welche Erwartungen verbindet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang mit der Erklärung in der Schlußakte der Kon-

ferenz für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa vom 1. August 1975: „die Teilnehmerstaaten verleihen ihrem Willen Ausdruck, die Entwicklung des internationalen Personen- und Güterverkehrs zu Lande sowie der Möglichkeiten einer angemessenen Teilnahme an diesem Verkehr auf der Grundlage des gegenseitigen Vorteils zu fördern"?

Die Bundesregierung ist der Ansicht, daß diese nach schwierigen Verhandlungen in die Schlußakte aufgenommene Erklärung geeignet ist, ihre Bemühungen um eine angemessene Beteiligung der deutschen Verkehrsunternehmen an Straßenpersonen-, Straßengüter- und Binnenschiffstransporten im Verkehr mit den in Rede stehenden Staatshandelsländern wirksam zu unterstützen.

Spedition und Transportversicherung

14. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aktivtäten von Staatshandelsunternehmen des Ostblocks in der Bundesrepublik Deutschland im Bereich der Spedition und ihre Auswirkungen auf die Marktpositionen der deutschen Unternehmer in diesem Bereich?

Der Anteil der Dienstleistungen, die Speditionen der Staatshandelsländer des Ostblocks beim Güteraustausch mit diesen Ländern erbringen, ist in den letzten Jahren gestiegen. Die Bundesregierung beobachtet diese Entwicklung aufmerksam. Grund für die erschwerte Wettbewerbslage der deutschen Speditionen sind die Lieferklauseln der einzelnen Handelsgeschäfte, die meist der Staatsspedition des Staatshandelslandes die Transportausführungen zusprechen.

Ob und inwieweit hier Veränderungen erwünscht und durchsetzbar sind, läßt sich nur im handelspolitischen Gesamtzusammenhang beantworten.

15. Trifft es zu, daß im Handel mit Staatshandelsländern des Ostblocks die freie Wahl des Transport-Versicherers in der Regel nicht gegeben ist, wenn ja, mit welchen Maßnahmen seitens der Staatshandelsländer wird diese freie Wahl eingeschränkt oder unterbunden, und was gedenkt die Bundesregierung dagegen zu tun?

Bei Exporten in Staatshandelsländer des Ostblocks werden die Kaufverträge meist mit der Lieferklausel „ab Werk" abgeschlossen. In der Regel versichert dann der ausländische Importeur das Transportrisiko nicht bei deutschen Transportversicherern. In den vergangenen Jahren kauften die Staatshandelsländer des Ostblocks auch noch mit der Lieferklausel „ab deutsche Grenze"; in diesen Fällen wurde die Versicherung für den Transport auf dem deutschen Gebiet dann bei deutschen Transportversicherern abgeschlossen. Bei der Lieferung technischer Großanlagen in den Ostblock wird die Frage der Transportversicherung auch heute noch speziell geregelt.

Bei Importen aus den Staatshandelsländern des Ostblocks erfolgt die Transportversicherung teilweise – nach Branche und Partner verschieden – bei deutschen oder ausländischen Trans-

portversicherern. Statistiken hierüber liegen der Bundesregierung nicht vor.

Die Bundesregierung sieht z. Z. keine Notwendigkeit, hier reglementierend einzugreifen.

Übergreifende Fragen

16. Trifft es zu, daß die Bundesregierung bei Handelsvertragsverhandlungen mit Staatshandelsländern des Ostblocks im Zweifelsfalle bereit war, die Transportdurchführung dem jeweiligen Vertragspartner zu überlassen?

Handelsverträge haben bisher üblicherweise keine Regelungen über die Durchführung der einzelnen Geschäfte enthalten. Auch die Transportdurchführung wurde daher den jeweiligen Geschäftspartnern überlassen.

Seit Beginn dieses Jahres liegt die Kompetenz zum Abschluß von Handelsverträgen ausschließlich bei der EG-Kommission.

17. Aufgrund welcher Prinzipien sollen sich nach den Vorstellungen der Bundesregierung künftig auf den Verkehrsmärkten die Beziehungen zwischen Verkehrsunternehmen aus Staatshandelsländern und Verkehrsunternehmen aus Ländern mit marktwirtschaftlichen Wirtschaftsordnungen abwickeln?

Die systembedingten Unterschiede zwischen den Wirtschaftsordnungen der westlichen Industriestaaten und der zentral gelenkten Verwaltungswirtschaft des Ostens zwingen die marktwirtschaftlich ausgerichteten Staaten, auf die Ausgestaltung des bilateralen Wirtschaftsverkehrs größeren Einfluß auszuüben, als dies im Wirtschaftsverkehr untereinander erforderlich und üblich ist.

Daher strebt die Bundesregierung mit den einzelnen Staatshandelsländern des Ostblocks für die einzelnen Verkehrsarten bilaterale Verkehrsabkommen an, die eine ausgewogene Beteiligung der deutschen Transportunternehmen am Verkehr mit den Staatshandelshäusern des Ostblocks sicherzustellen. Sie unterstützt zugleich die darauf ausgerichteten internationalen Bestrebungen.